Nr. 7 1849.
Dinstag, 23. Januar.

Deutsche Gewerbezeitung

Erscheinen: Wöchentlich 2 Nummern; mit vielen Holzschnitten und Figurentafeln.
Preis: 5⅓ Thaler oder 9 Gulden 20 Kr. rhein. jährlich.
Bestellungen auf das Blatt sind in allen Buchhandlungen und Postämtern des In- und Auslandes zu machen.

Beiträge: an F. G. Wieck, und
Inserate: (zu 1 Ngr. die dreispaltige Zeile Petit) sind an die Buchhandlung von Robert Bamberg in Leipzig zu richten.
Angemessene Beiträge für das Blatt werden honorirt.

und Sächsisches Gewerbeblatt.

Verantwortlicher Redakteur: **Friedrich Georg Wieck.**

137ste Sitzung der deutschen Nazionalversammlung in Frankfurt a. M.

† Deutsche Handels- und Industriepolitik.

Auf der Tagesordnung stand die Berathung des von dem Abgeordneten Herrn Stahl Namens des volkswirthschaftlichen Ausschusses erstatteten Berichtes über die in der Sitzung vom 23. September v. J. gemachten Vorschläge des Herrn Reichs-Handelsministers Duckwitz, die kommerzielle Einheit Deutschlands betreffend. Der Ausschuß hatte sich bei dieser Berathung in eine Majorität und eine Minorität gespalten, deren wesentliche Divergenz darin lag, daß die Majorität (10 Stimmen) der Zentralgewalt die Einbringung von Gesetzentwürfen in Bezug auf Handels- und Industrie-Politik des Reichs überlassen wollte, während die Minorität (auch 10 Stimmen, laut den Unterschriften!) es für gerathener hielt, daß die Nazionalversammlung sofort einen Gesetzentwurf zur Feststellung der deutschen Handels- und Industrie-Politik berathe. Eine Anzahl von Mitgliedern (7) der Minderheit hatte es überdies für nöthig gefunden, sich über die Grundsätze im Einzelnen auszusprechen. Mit denselben ist auch eine sehr große Majorität des Ausschusses (18 Stimmen gegen 3 Stimmen einverstanden), und eine Trennung der Ansichten ist nur in Bezug darauf eingetreten, ob es besser sei, daß man der Zentralgewalt oder der Reichsversammlung die Iniziative in der Angelegenheit überlasse. Unserer Ansicht nach kann darüber ein Zwiespalt der Meinungen herrschen ohne Gefahr für die Geltendmachung der großen Grundsätze, welche die Minderheit aufstellt, und die wie Niemand bezweifeln wird, in ihren kleinsten Ausläufen auch die unsrigen sind. Wir glauben jedoch unseren Freunden in der Minderheit nicht zu nahe zu treten, wenn wir die Ansicht für keine verwerfliche halten, daß die Zentralgewalt, deren Handhabe wir in der Hand des ersten Staates im Zollvereine zu sehen von Herzen wünschen, unser Vertrauen nicht täuschen werde, in dem wir fest erwarten, sie werde eine Handels- und Industrie-Politik entfalten, welche Deutschlands Interessen entspricht und seiner Stellung würdig ist. Ja, die Zentralgewalt kann gar keine andere Politik annehmen, und trotzdem daß die Nazionalversammlung den Antrag der Minderheit abgeworfen hat, möchten wir behaupten, daß die bedeutend größte Mehrheit für die, von der Minderheit entwickelten Grundsätze ist, das Ministerium eingeschlossen. Auf den Bestand des Letzteren kommt, meinen wir, auch nicht gar so viel an. Denn wer in Deutschland herrschen will, nach dem was geschehen ist, geschieht und noch geschehen wird, der kann nicht herrschen ohne die materiellen Interessen zu befriedigen. Diese aber sind zusammen gefaßt zu wohlverstandenem gleichen Vortheile im Ackerbau und Gewerbe, unterstützt vom deutschen Handel. Die dagegen wirkenden Belange des ausländischen Handels können unmöglich Raum gewinnen, jetzt, wo das Volk eine Stimme hat. Und es wird sie vernehmlich ertönen lassen, gleichviel ob durch Enquéten oder durch Schrift oder Presse, oder ausgesprochen durch seine Organe in den deutschen Ständeversammlungen. Der Weg der Enquéten wird von v. Reden besonders warm bevorwortet, und er ist auch in manchen Fällen ein höchst nothwendiger, aber man wird es uns zugeben müssen, ein sehr zeitraubender, wenn man ihm gründlich folgen will. Er muß später immer eingeschlagen werden, damit die Aus- und Fortbildung der Handels- und Industrie-Politik in richtigen Bahnen bleibe. Jetzt aber handelt es sich darum, rasch vorzugehen, und nach den Versicherungen des Handelsministers haben wir bald Vorlagen zu erwarten, die, man kann es nicht anders glauben, in Uebereinstimmung mit den deutschen Regierungen bearbeitet worden sind. Was davon ab oder hinzu zu thun sein wird, darüber wird die Nazionalversammlung sich auszusprechen haben. Dieses wird der Augenblick sein, wo jene deutschen Männer ihre Stimmen erheben und ihren ganzen Einfluß geltend machen müssen, um die Grundsätze zur Annahme zu bringen, welche die Minderheit des Ausschusses zur Aussprache gebracht, und die von ihren Rednern und besonders vom Referenten Eisenstuck mit der ganzen Kraft der Wahrheit vertheidigt wurden, in der Sitzung der Nazionalversammlung über die wir berichten. Wir würden zweifeln an der siegenden Gewalt der Wahrheit und Nothwendigkeit, wenn wir nicht die feste Ueberzeugung aussprächen, daß das Ministerium der Ansicht der Minderheit, die im Wesentlichen die der großen Mehrheit im volkswirthschaftlichen Ausschuß in der Nazionalversammlung und in Deutschland ist, die „schuldige Rechnung tragen", und in diesem Geiste nicht seine Gesetzentwürfe einbringen wird. Daß aber die Minderheit die Gelegenheit benutzt hat, zu sagen was Millionen Deutsche mit der entschiedensten Kraft wollen, dafür wird ihr weder der Dank noch der Ruhm entgehen. Unser Misfallen, gelind ausgedrückt, aber allen Denen, welche durch die Hast

mit der sie den Schluß der wichtigen Debatte herbeiführten, bewiesen, daß sie auf einem Standpunkt stehen, der sowol die kommerzielle als politische Einheit Deutschlands nicht zu fördern geeignet ist. Das Memorandum, von dem jetzigen Herrn Handelsminister Duckwitz, welches wir in Nummer 77. und 79. v. J. dieser Zeitung in Extenso gaben, wird uns rechtfertigen für ein Vertrauen, wie wir es ausgesprochen haben; und die neuesten höchst zu beklagenden Wirrnisse mit Oesterreich, das nicht zu Deutschland will und kann, doch auch nicht will, daß Preußen an die Spitze von Deutschland komme, werden zur Beschleunigung kräftiger Maaßregeln drängen. Ueberdies bliebe auch ein späterer Anschluß Oesterreichs unmöglich, wenn wir uns nicht zu jener Handel- und Industrie-Politik bekennen, welche Oesterreich unter keinen Umständen aufgeben kann. Unsere Aufgabe ist es mitzuwirken, den großen Grundsatz des Schutzes der Arbeit zur vollen Geltung zu bringen, und deswegen müssen wir die wesentlichen Dokumente und Erörterungen der 137sten Sitzung in unsere Spalten aufnehmen. Zunächst lassen wir die beiden Berichte der Mehr- und Minderheit des volkswirthschaftlichen Ausschusses folgen.

* * *

Bericht des volkswirthschaftlichen Ausschusses

über die in der Sitzung vom 23. September v. J. gemachte Vorlage des Reichs-Handelsministers Duckwitz.

Berichterstatter: Abgeordneter Stahl. Der Herr Reichs-Handelsminister hat in der Sitzung vom 23. Sept. der hohen Nazionalversammlung den Plan vorgelegt, nach welchem er die Ermächtigung wünscht, die kommerzielle Einheit Deutschlands zu begründen. Auf die gegebenen Grundzüge hin heischt der Herr Reichs-Handelsminister die Ermächtigung zur Umwandlung der Handels- und Schifffahrtsverträge der einzelnen deutschen Staaten in Reichsverträge, zur Abfassung des Reglements für den Konsulardienst, zur Gesetzvorlage über die Erfordernisse eines deutschen Schiffes, zur Gesetzvorlage zum Behufe der Handels- und Zolleinheit Deutschland. Der volkswirthschaftliche Ausschuß, welchem die hohe Nazionalversammlung die Vorlage des Handelsministers zum gutachtlichen Bericht übergeben hat, glaubt in Bezug auf die vom Herrn Reichs-Handelsminister aufgestellten Grundsätze der hohen Versammlung keine Anträge stellen zu sollen. Eine konstituirende Versammlung hat offenbar keinen Anlaß, sich über allgemeine Grundsätze auszusprechen, vielmehr wird sie ihre Grundsätze in den erlassenen Gesetzen und Beschlüssen ausdrücken. — Was die Ermächtigung des Reichs-Handelsministers zur Vorlage von Gesetzen betrifft, so stimmt der volkswirthschaftliche Ausschuß mit dem Handelsministerium überein, daß diesem die nachgesuchte Ermächtigung zu ertheilen sei. Der volkswirthschaftliche Ausschuß anerkennt, daß eine einheitliche Auffassung und Bearbeitung aller hierher gehörigen Gesetze wünschenswerth; er glaubt, daß solche Gesetze zahlreiche, zeitraubende Vorarbeiten erheischen, welche das Ministerium leichter und schneller fertigen kann, als der Ausschuß der hohen Nazionalversammlung, dessen Zeit und Kraft ohnehin durch den Umfang und die Mannigfaltigkeit seiner Aufgabe zersplittert und absorbirt wird, so daß es gewiß zweckmäßig ist, diese Aufgabe zu theilen und den einen Theil derselben von dem Ministerium in Angriff nehmen zu lassen. Der volkswirthschaftliche Ausschuß stellt daher folgenden Antrag:

1) Die Nazionalversammlung ermächtigt die Zentralgewalt, die Lösung der zwischen deutschen Einzelstaaten und fremden Nazionen bestehenden Handels- und Schifffahrtsverträge, und erforderlichen Falles deren Umwandlung in Reichsverträge zu bewirken, auch neue Verträge dieser Art abzuschließen, Alles unter Vorbehalt der Genehmigung der Nazionalversammlung.

2) Die Nazionalversammlung beschließt, daß der Ausschuß der Zentralgewalt die zur Bearbeitung von Reichsgesetzen über deutsche Schifffahrt, Eisenbahnen und Postwesen in seinen Akten vorhandenen Materialien zu dem Zwecke überweise, die diese Verhältnisse betreffenden Gesetzentwürfe baldthunlichst der Nazionalversammlung zur Beschlußnahme vorzulegen.

3) Die Nazionalversammlung beauftragt die provisorische Zentralgewalt, mit möglichster Beschleunigung Gesetzesvorlagen zur Begründung einer Zolleinheit Deutschlands, so weit solche zum Zwecke der Vorarbeiten erforderlich sind, zu machen.

4) Die Nazionalversammlung beauftragt die Zentralgewalt, ein Zollgesetz und einen Zolltarif zu entwerfen und der Nazionalversammlung vorzulegen.

5) Die Nazionalversammlung erklärt, daß sie durch die vorstehend ertheilten Aufträge in keiner Weise das ihr zustehende Recht der Inziative gefährdet wissen will.

Eine Minorität des Ausschusses hat sich die Einbringung eines eigenen Antrages vorbehalten.

* * *

Minoritäts-Gutachten des volkswirthschaftlichen Ausschusses

über die Vorlage des Herrn Reichs-Handelsministers Duckwitz, die kommerzielle Einheit Deutschlands betreffend.

Berichterstatter: Abgeordneter Eisenstuck. Die Beschlüsse des volkswirthschaftlichen Ausschusses auf die vorgenannte Vorlage des Herrn Handelsministers Duckwitz, sind in der Sitzung vom 11. November mit zehn gegen neun Stimmen gefaßt worden. — Bei der hohen Wichtigkeit des Gegenstandes fühlen sich die unterzeichneten Mitglieder der Minorität gedrungen, ihre abweichenden Ansichten in nachstehendem Berichte näher auszuführen und die hierauf gestützten Anträge der hohen Versammlung zur Prüfung und Annahme anzuempfehlen. Sie werden dabei von der Ueberzeugung geleitet, daß von der gedeihlichen Lösung der hier vorliegenden Frage die ganze innere Kraft und materielle Größe Deutschlands, das künftige Wohlbefinden von Millionen seiner fleißigen Bewohner, die volle Geltung einer Achtung gebietenden Stellung nach Außen, mit einem Worte, die blühende Zukunft einer großen Nazion abhängen wird, welche berufen ist, den ersten Rang in dem Verkehre der Völker einzunehmen, sobald sie es begreift, die Vortheile ihrer geographischen Lage, die volle Ausbeutung der ihr zugetheilten Naturschätze, die Intelligenz und Betriebsamkeit einer dichten Bevölkerung im wohlverstandenen geeinigten Interesse zur vollen ungeschmälerten Anwendung zu bringen; sie sind aber auch der Meinung, daß dieses hohe Ziel, dessen Erreichung eine der schönsten Früchte der Erhebung Deutschlands sein würde, dem deutschen Volke abermals entrückt werden wird, wenn es nicht gelingt, die handelspolitischen Irrthümer und Fehlgriffe vollständig zu beseitigen, durch deren Anwendung in den letzten Decennien die materiellen Interessen der deutschen Bruderstämme gewaltsam von einander getrennt und sich gegenseitig entfremdet worden sind; wenn ferner nicht die wahre Erkenntniß von den unermeßlichen Vortheilen einer einheitlichen kommerziellen und gewerblichen Kraft nach Innen und Außen zu einem gleichzeitigen bereitwilligen Entgegenkommen der seither zersplitterten Theile auffordert und selbst die Opfer vergessen läßt, welche nothwendigerweise vorübergehend von der einen oder der andern Seite gebracht werden müssen, um die, allen scheinbaren augeblicklichen Schaden überwiegenden Vortheile endlicher Vereinigung zu erlangen, — und die Größe des deutschen Ackerbaues, Handels und Gewerbes — dieser gemeinsamen Grundsäulen der Blüte aller zivilisirten Staaten — in ihrem ganzen Umfange dem Vaterlande zu sichern. — Die Bestimmung der handelspolitischen Maaßregeln für den Verkehr des Bundesstaates mit fremden Nazionen, die Einleitung aller Maaßregeln für die kommerzielle Einheit kann nicht getrennt werden von der gleichzeitigen oder vorhergehenden Regulirung des Aus- und Eingangzollsystems und seiner Ausdehnung. So lange die Einzelstaaten neben einander und in ihrer Berührung mit dem Auslande noch getrennte Zollgebiete bilden, ist selbstredend ein einheitliches Vertragsverhältniß nach Außen schon darum nicht denkbar, weil es selten oder niemals Handelsverträge geben wird, welche nicht neben den reinen Schifffahrtsverhältnissen gleichzeitig zu dem Zollsysteme der kontrahirenden Staaten in irgend einer Beziehung stehen. Abgesehen hiervon, ist die grundsätzlich gleichmäßige Besteuerung der Einfuhrartikel im Bundesstaate eine politische und staatsökonomische Nothwendigkeit, wenn irgendwie an eine das ganze Bundesgebiet umfassende gleichmäßige Gestaltung der industriellen und Handelsverhältnisse die Hand gelegt werden soll. Bevor demnach von der Feststellung der handelspoli-

tischen Grundsätze selbst und von der Begründung der kommerziellen Einheit Deutschlands überhaupt die Rede sein kann, muß es gesetzlich feststehen, daß die politischen Grenzen des Bundesstaates mit den Zollgrenzen zusammenfallen, und daß die einheitliche handelspolitische Vertretung Deutschlands nach Außen durch ferneren Abschluß oder Verlängerung bestehender Verträge einzelner Staaten mit dem Auslande von jetzt an nicht mehr gehindert oder verzögert werden kann. — Im Angesichte des dringenden Verlangens, mit welchem das deutsche Volk die Lösung der materiellen Fragen, und wol mit vollem Rechte, nun endlich ungesäumt von seinen Vertretern erwartet, ist es uns geradezu unzulässig erschienen, die Ausführung dieser Maaßregeln bis nach Einführung der Verfassung offen zu halten und somit die Möglichkeit auszuschließen, schon jetzt und unverweilt denjenigen Verfügungen und Einleitungen *exekutive Kraft* zu geben, welche das Handelsministerium treffen muß, um die von ihm selbst dieser hohen Versammlung dargelegten Absichten demnächst zu verwirklichen. Die Lösung der schwierigen hier einschlagenden Fragen, die Ausgleichung mannigfacher sich scheinbar oder wirklich entgegenstehenden Interessen der Einzelstaaten untereinander, die Regulirung des, durch eine Unzahl bestehender Einzelverträge verwickelten Verhältnisses zu den fremden Nazionen wird ohnedies einen weit längeren Zeitraum erfordern, als es erwünscht ist und von vielen Seiten mit Sehnsucht erwartet wird. Sollte nun aber bis zu einem in Wahrheit wirksamen Einschreiten der Zentralgewalt auch noch diejenige Zeitfrist verloren gehen, welche zwischen heute und der endlichen Einführung der Reichsverfassung in Deutschland inne liegt, so würde möglicherweise das Eintreten der neuen Verhältnisse bis zu einem so weit entfernten Zeitpunkte entrückt werden, daß wir dies mit den Interessen des Volkes, mit der gebieterischen Nothwendigkeit endlicher schleuniger Abhilfe in seinem materiellen Nothstande unvereinbar finden. Nach den Vorschlägen der Majorität, welche sich darauf beschränkt, die Form festzustellen und zu beantragen, in welcher die diesfallsigen Geschäfte vorläufig dem Handelsminister überwiesen werden sollen, wird eine faktische Wirksamkeit der Zentralgewalt in der vorliegenden Frage erst dann eintreten können, wenn die Verfassung verkündet ist, denn bis dahin würde allen ihren Verfügungen die gesetzliche Gewalt abgehen, welche erforderlich ist, Dasjenige was geschehen soll auch zur Ausführung zu bringen. Wir empfehlen demnach der hohen Versammlung dringend, sofort nach der in der Sitzung vom 21. November nunmehr stattgefundenen Beschlußnahme über Artikel VII. der Befugnisse der Reichsgewalt ein Reichsgesetz anzunehmen und proklamiren zu lassen, auf dessen Grundlage es der Zentralgewalt möglich wird, ohne längeren Aufenthalt die von dem Handelsministerium als wünschenswerth bezeichneten Maaßregeln auch wirklich in ihrem ganzen Umfange sicherstellen und ausführen zu können. Wir haben dem Entwurfe dieses Gesetzes, den wir in der Beilage vorlegen, nach dieser allgemeinen Begründung der Nothwendigkeit seiner Annahme nur noch Weniges zur speziellen Motivirung beigefügt.

Was nun denjenigen Theil der Vorlage des Handelsministers betrifft, welcher der Reichsversammlung die Grundsätze und Gesichtspunkte unterbreitet, nach welchen die kommerzielle Einheit Deutschlands einzuleiten sei, so ist es zwar die Ansicht des Ausschusses in seiner Mehrheit gewesen, daß es eben so schwierig als unlösbar erscheinen müsse, allgemeine Grundsätze als formulirte Anträge der Versammlung zur Diskussion und Beschlußnahme vorzulegen, da die auf solche Weise gefaßten Beschlüsse, abgesehen von der Schwierigkeit, in einer größeren Versammlung sich über die Redakzion allgemeiner Prinzipien zu vereinigen, ihre eigentliche Verkörperung erst in den vorzulegenden Gesetzen und Tarifen finden sollen, welche an die Genehmigung der Nazionalversammlung ohnedies gebunden sind; es hat aber nichts desto weniger in einer Reihe von Sitzungen eine spezielle Prüfung und Debatte über die in der Vorlage des Handelsministers aufgestellten sechs handelspolitischen Grundsätze stattgefunden, und es hält sich demgemäß eine Anzahl Mitglieder der unterzeichneten Minorität, die Abgeordneten *Degenkolb*, *Eisenstuck*, *M. Mohl*, *v. Reden*, *Schwarzenberg*, *Müller* und *Makowiczka*, für verpflichtet, Dasjenige diesem Berichte beizufügen, was sie in dieser Beziehung im Einverständnisse mit einer überwiegenden Mehrheit des Ausschusses als *ihre persönliche Ansicht* zur Kenntniß der hohen Versammlung zu bringen haben. Die erwähnten Mitglieder finden die in der Vorlage des Herrn Handelsministers niedergelegten Gesichtspunkte, nach welchen die künftige Handelspolitik Deutschlands geordnet werden soll, in so allgemeinen Ausdrücken abgefaßt, daß sie es für nothwendig erachten, nicht allein dieselben an sich einer näheren Prüfung zu unterwerfen, sondern auch in klaren und bestimmten Worten auszusprechen, welche Anwendung dieser Gesichtspunkte sie nach ihrer Ansicht für nothwendig halten, wenn das wahre materielle Wohl des Vaterlandes für die Folge auch wirklich gesichert und die Zukunft des deutschen Handels und der deutschen Gewerbthätigkeit nicht neuen Täuschungen preisgegeben werden soll. An die Spitze stellt der Vortrag des Handelsministers:

1) Die größtmögliche auf Gegenseitigkeit gegründete Freiheit des Handels und der Schifffahrt mit fremden Staaten.

2) Einrichtungen im Zollwesen, welche die Anwendung von Repressalien wider fremde Nazionen auf Schiffe und Waaren zulässig machen, und zwar zum Zwecke wahrhafter Gegenseitigkeit in Handel und Schifffahrt.

Es scheint nothwendig, diese zwei Punkte gemeinschaftlich ins Auge zu fassen, da sie einander wechselseitig bedingen und ergänzen, und dabei den obersten Zweck voranzustellen, welcher die Grundlage der deutschen Handelspolitik zu bilden hat. Als diesem Zweck entsprechend, ist mit dem Herrn Handelsminister die Freiheit des Verkehrs zwischen Deutschland und den fremden Nazionen anzuerkennen, aber die wahre Freiheit des Handels erscheint unerreichbar, so lange Deutschland noch nicht seine vollen Produkzionskräfte nach Innen und Außen entwickelt hat, um den fremden Staaten gegenüber ebenbürtig und gleich stark verhandeln zu können, nach dem allgemeinen Grundsatze, daß freier Verkehr im wahren Sinne, wie zwischen Individuen so zwischen Staaten nur da denkbar ist, wo beide Theile gleich kräftig und Achtung gebietend einander gegenüber stehen. Um diese Stellung für Deutschland zu gewinnen, ist die Anwendung aller derjenigen Mittel erforderlich, welche den deutschen Arbeitserwerb in allen Fächern, den Absatz deutscher Erzeugnisse im Innern und nach dem Auslande und eben damit die Fähigkeit des Landes zum Bezuge seiner Bedürfnisse an fremden Erzeugnissen zur höchsten Blüte bringen, mit welcher stets die größtmöglichste Ausdehnung der Landwirthschaft, des Gewerbfleißes und des Handels der Nazionen, und somit die volle Entfaltung aller ihrer materiellen Kräfte verbunden ist. Daß Deutschland in Folge seiner Zersplitterung noch weit entfernt ist von einer solchen Entwickelung, daß es durchgreifender Maaßregeln im Innern wie nach Außen noch dringend bedarf, um diejenige Selbstständigkeit zu erlangen, auf deren Grund es seinen Handel frei und kräftig über alle Theile der Erde verbreiten wird, beweisen die Einfuhren fremder Arbeitserzeugnisse, die Summen von Arbeitslöhnen und Veredlungskosten, welche wir jetzt noch dem Auslande zu leisten haben, während unsere Arbeiter dem Mangel unterliegen. Der preußische Zollverein allein bezieht für 40 Millionen Thaler jährlich ausländische Gewerbserzeugnisse, worinnen 22 Millionen Thaler Arbeitslöhne und Veredlungskosten enthalten sind. Im Jahr 1839 betrugen letztere nur allein auf baum- und schafwollene Erzeugnisse und Leinengarne 8½ Millionen Thaler, 1843 war diese Summe bereits auf 11½ Millionen Thaler gestiegen. Von diesem Standpunkte aus betrachtet, ist der Handel nur in derjenigen Richtung wünschenswerth, in welcher er der Entwickelung der nazionalen Hülfsquellen nicht entgegenwirkt, und die höchste Blüte des deutschen Handels hängt davon ab, daß der deutsche Arbeitserwerb, der Absatz deutscher Erzeugnisse nach dem Auslande und somit auch die Fähigkeit des Landes, auswärtige Erzeugnisse zu bezahlen, auf die oberste Entwickelungsstufe sich erhebt. Diese Grundsätze sind in der That auch diejenigen, welche die Handelspolitik der, in ihrer nazionalen Entwickelung vorangeschrittenen europäischen Staaten und beinahe aller großen Seemächte, mit Ausnahme des in seiner Zerspaltung ohnmächtigen Deutschlands, bis jetzt verfolgt hat, und zwar hauptsächlich durch dreierlei Maaßregeln:

a) Durch Gewährung eines Schutzes des heimischen Gewerbfleißes, soweit er erforderlich ist, um alle Arbeitskräfte des Volkes gleichmäßig zu entwickeln, und durch die Ausfuhr der

inländischen Gewerbsprodukte wiederum die Mittel zu entsprechender Einfuhr fremder, zumal tropischer Erzeugnisse zu gewinnen.

b) Durch Beförderung ihres gewerblichen und anderen Absatzes nach den, demselben offenstehenden tropischen Erzeugungsländern mittels Begünstigung der direkten Einfuhren aus letzteren, und

c) durch Begünstigung der eigenen Schifffahrt vor der fremden, theils als Erwerbsquelle des Volkes überhaupt, theils als Beförderungsmittel für den direkten Handel mit den Erzeugungsländern der Einfuhrgegenstände und für die Ausfuhr der heimischen Produkte.

Unter diesem System sind England und Frankreich groß und mächtig geworden, dieses System hat Belgien nach vielfachen Untersuchungen eingeführt, es wird von Spanien, Holland und anderen Staaten befolgt. Auch die nord-amerikanischen Freistaaten haben es seit dem Jahre 1790 ergriffen und ausgebildet, nachdem sie zuvor unter den Nachtheilen der Schutzlosigkeit ihres Handels und ihrer Schifffahrt schwer und in ähnlicher Weise gelitten hatten, wie seither Deutschland. Nur auf den Grundlagen desselben sind die einzelnen Seemächte im Stande, im Wege wahrer Gegenseitigkeit fremden Völkern Zugeständnisse zu machen und das größere oder kleinere Maaß derselben je nach den Verhältnissen zum Vortheile der eigenen Wohlfahrt zu bestimmen. England hat bis jetzt in der Hauptsache unabänderlich an den Grundsätzen seiner Schifffahrtsakte gegenüber von fremden Nazionen festgehalten, es hat bis jetzt dem Handel und der Schifffahrt keines europäischen Staates gestattet, Erzeugnisse Amerikas, Afrikas oder Asiens (die Levantischen ausgenommen) nach Großbritannien zum Verbrauche einzuführen. Seine sogenannten Gegenseitigkeitsverträge mit Ländern, welche nicht wie Nord-Amerika und Frankreich den englischen Handel mit tropischen Erzeugnissen ebenfalls unbedingt ausschließen, sind mehr oder weniger illusorisch. Mit Nord-Amerika und Frankreich aber beschränken sich die britischen Gegenseitigkeitsverträge im Wesentlichen auf die beiderseitigen eigenen Erzeugnisse, weil diese beiden Seemächte den Handel und die Schifffahrt Großbritanniens genau mit dem eigenen Maaße der britischen Beschränkungen messen und die Grundsätze der englischen Navigazionsakte streng gegen England selbst anwenden. Frankreich hat gleichfalls bis jetzt in der Hauptsache und mit wenigen Ausnahmen sein System der Begünstigung direkter Einfuhr aus den Erzeugungsländern durch hohe Unterschiedszölle festgehalten, und seine wenigen Handelsverträge gewähren mehrentheils nur in den Hafen- und dergleichen Abgaben Erleichterungen. Nord-Amerika (obgleich es die britische Navigazionsakte bei sich im Wesentlichen als Gesetz eingeführt und überdies die Einfuhren unter fremder Flagge mit einer Zollerhöhung von 10 Proz. und mit höheren Hafenabgaben als die Einfuhren unter eigener Flagge belegt hat), befolgt zwar das System der Ausnahme von diesen Gesetzen, sowol hinsichtlich der Zulassung fremder Nazionen mit ihrem Handel und ihrer Schifffahrt zur indirekten Einfuhr aus dritten Ländern, als auch hinsichtlich der Gleichstellung fremder Flagge mit eigener in Beziehung auf Zölle und Schifffahrtsabgaben, mithin den Grundsatz vollkommener Gegenseitigkeit; indessen ist nicht zu übersehen, daß Nord-Amerika sowol durch seine geographische Lage als durch die umfänglichen Frachten, welche ihm die Ausfuhr seiner unermeßlichen eigenen Naturprodukte gewährt, in einer ausnahmsweise günstigen Stellung für Befolgung dieses Systems sich befindet. — Deutschland dagegen ist, wie durch seine geographischen so durch alle übrigen inneren Verhältnisse gebieterisch darauf hingewiesen, in dem Systeme der andern europäischen Gewerbsstaaten, wie England, Frankreich, Belgien die Erlangung gleicher Macht und kommerzieller Größe zu suchen. Es hat demnach:

a) den direkten Bezug seines Verbrauches an überseeischen, insbesondere tropischen Waaren aus den Erzeugungsländern oder den Ländern, in deren Häfen diese Waaren allein zur Ausfuhr verschifft werden können oder verschifft zu werden pflegen, unter deutscher Flagge, und dadurch mittelbar den Absatz deutscher Produkte aller Art nach diesen Ländern durch entsprechende Unterschiedszölle zu sichern;

b) außerdem die deutsche Schifffahrt durch einen allgemeinen Vorzug in den Schifffahrtsabgaben (Hafengeldern u. s. w.) vor der fremden in deutschen Häfen zu begünstigen;

c) die Schifffahrt zwischen deutschen Häfen für Küstenfahrt zu erklären und der deutschen Flagge ausschließlich vorzubehalten;

d) bei dem Abschlusse von Gegenseitigkeitsverträgen die Begünstigung des direkten Bezuges überseeischer, insbesondere tropischer Erzeugnisse unter deutscher Flagge in den Zollabgaben nur der gleichfalls direkten Einfuhr unter Flagge des Erzeugungslandes oder der Länder, in deren Häfen diese Waaren allein zur Ausfuhr verschifft werden können oder verschifft zu werden pflegen, zuzugestehen, nicht aber auch dem Zwischenhandel dritter, insbesondere europäischer Staaten;

e) im Uebrigen die Gegenseitigkeitsverträge auf Gleichstellung der fremden Flagge mit der deutschen in den Schifffahrtsabgaben zu beschränken.

Nur in diesem Sinne, nach welchem eine wahre und heilsame Gegenseitigkeit allein denkbar ist, würde die Zustimmung zu dem ersten Punkte der Vorlage empfehlenswerth erscheinen. Was den zweiten Punkt betrifft, so können darin, dem Wortlaute nach, zwei verschiedene Systeme enthalten sein. Es kann damit gemeint werden, daß die gleiche Behandlung der direkten und indirekten Einfuhr aus allen fremden Ländern, so wie Flaggen, unter welchen sie eingehen, hinsichtlich der Zölle und Schifffahrtsabgaben Regel des Gesetzes sein soll; daß aber Einrichtungen im Zollwesen beabsichtigt werden, welche die Anwendung von Repressalien wider fremde Nazionen auf Schiffe und Waaren zulässig machen, um dadurch eine wirkliche Gegenseitigkeit in Handel und Schifffahrt zu erzwingen oder aber daß die höhere Besteuerung der fremden Flagge und der indirekten Einfuhr die Regel des Gesetzes bildet, von welcher im Wege der Gegenseitigkeit zu Gunsten fremder Flaggen Ausnahmen gemacht werden können, und daß somit die Anwendung von beschränkenden Maaßregeln gegen fremde Schifffahrt und Handel in allen Fällen da von selbst vorhanden ist, wo das Gesetz seinen regelmäßigen Lauf hat. — Dieses letztere System befolgen Frankreich, Nord-Amerika, Holland, Belgien, Spanien, Oesterreich und andere Staaten; England vereinigt beide Systeme, indem es in seiner Navigazionsakte ausschließend Verfügungen gegen fremde Schifffahrt und Zwischenhandel zum Voraus allgemein und unbedingt festsetzt, der Regierung aber noch überdies die Befugniß gibt, Unterschiedszölle auf gewisse Waaren da aufzulegen, wo die britischen Schiffe oder Waaren in andern Ländern ungünstiger, als diejenigen dritter Völker behandelt werden. — Deutschland hat sich für dasjenige System auszusprechen, welches Frankreich, Nordamerika u. s. w. befolgen, und zwar aus doppeltem Grunde. — Einmal handelt es sich nach der bei Punkt 1 ausgesprochenen Ansicht nicht blos von Repressalien, sondern von der Begründung eines entschiedenen Systemes, zu Gunsten der direkten Einfuhr unter deutscher Flagge und unter den Flaggen der betreffenden Erzeugungsländer, welches nicht im Wege der Repressalien, sondern nur im Wege des allgemein gültigen und bleibenden Gesetzes gegründet werden kann. Ferner aber haben Repressalien an sich immer etwas Feindseliges und Gehässiges, und führen häufig nur zu weiteren Gegenmaaßregeln, während es selbstredend ist, daß die Befreiung von der Regel eines Gesetzes im Wege der Vergünstigung durch Nachgibigkeit von der andern Seite, durch Einräumung gegenseitiger Vortheile erworben werden muß. Insbesondere hat aber das System, welches die Beschränkung der fremden Schifffahrt nicht im Wege der Repressalien, sondern als Gesetzregel ausspricht, noch den großen Vortheil, daß es nur dadurch möglich wird, einem fremden Staate im Wege der Gegenseitigkeit gerade nur so viel einzuräumen, als ihm gebührt. Endlich aber ist der Weg der Repressalien ein kaum ausführbarer und darum auch wenig wirksamer, weil er immer nur gegen die Häfen und Schiffe einzelner Staaten gerichtet werden kann, und somit stets mehr oder weniger leicht zu umgehen ist. Im Uebrigen ist, wenn auch das System der Unterschiedszölle als Regel dem der Repressalien vorgezogen werden muß, damit doch nicht zu verkennen, daß Zölle denkbar sind, wo Repressalien als weiteres Schutzmittel der nazionalen Interessen sich empfehlen können, und es erscheint deßhalb nöthig, in der Zollgesetzgebung die Befugniß dazu nicht gänzlich auszuschließen. — Der dritte Punkt des ministeriellen Vortrags schlägt vor: „Bei der Schifffahrtsge-

setzgebung über Nazionalität deutscher Schiffe solche Grundsätze anzuwenden, welche die Vermehrung derselben möglichst erleichtern und Erschwerungen des Schiffbaues, der Ausrüstung und Bemannung vermeiden." — Hierzu ist nur Folgendes zu bemerken: Es kann kein Zweifel darüber sein, daß es das Interesse der allgemeinen Wohlfahrt nicht minder als die Billigkeit und Gerechtigkeit gegen die Bewohner der Seeküsten erfordert, den deutschen Schiffbau und die Ausrüstung deutscher Schiffe in jeder Weise zu begünstigen und wohlfeil zu machen. Es sind vorzüglich Eisen, Anker und Ankerketten, gewisse Gattungen von Segeltuch u. s. w., welche der deutsche Schiffbau zur Zeit nur aus dem Auslande am billigsten beziehen kann, und welche ihm möglichst unbeschwert von Zöllen verschafft werden müssen, sobald die deutsche Zolleinheit eintritt. Dies ist erreichbar:

1) durch die Belegung derselben mit geringen allgemeinen ollsätzen oder gänzliche Zollbefreiung überhaupt;

2) durch zollfreie Verabfolgung aus Zollfreilagern an den Rheder, endlich

3) durch Erstattung der, auf das Material entrichteten Zölle in Form von fest normirten Rückvergütungen für jeden Lastgehalt eines neu erbauten Schiffes.

Als unräthlich muß daß erste dieser Mittel betrachtet werden, weil es grundsätzlich unzulässig erscheint, das Zollsystem überhaupt in einer seiner wichtigsten Posizionen zu verletzen, die Zollbefreiung der Schiffbaumateriale als solches aber entweder eine Schmuggeleinfuhr auch für andere Zwecke herbeiführen oder mit einer höchst lästigen Kontrole verknüpft sein würde. Noch weniger angemessen würde es sein, zum Beispiel den Zoll auf Eisen zu Gunsten des Schiffbaues allgemein aufzuheben und dadurch den Eisenhüttenbetrieb des Zollschutzes im ganzen Umfange von Deutschland zu berauben. Die Eisenindustrie ernährt in ganz Deutschland mittelbar und unmittelbar ohne Zweifel weit mehr Menschen, als die Seeschifffahrt, und abgesehen davon, sind gewiß beide Erwerbszweige gleich nothwendig und wichtig. Es ließe sich demnach in keiner Weise rechtfertigen, wollte man den einen zu Gunsten des andern aufopfern, um so weniger, als Hülfsmittel für beide sich in leichter Weise vereinigen lassen. — Eine Verabfolgung der erforderlichen Schiffsbaumaterialien aus zollfreien Lagern würde sich weit eher empfehlen, obschon gegen eine allgemeine Anwendung dieses Systems auf alle Baumaterialien, also auch auf Eisen, ebenfalls zwei wichtige Gründe sprechen, einmal die Möglichkeit eines Misbrauches bei Rohstoffen, wie das Eisen, sodann aber vornehmlich der Umstand, daß dadurch der inländischen Gewerbsthätigkeit immerhin ein wichtiger Absatz auch für die Zukunft entzogen oder doch erschwert wird. In Betracht dieser Umstände dürfte vorzugsweise die Ertheilung von Zollvergütungen aus der Reichszollkasse auf jeden Lastgehalt eines neu erbauten Schiffes zu empfehlen sein, deren Norm nach dem durch die preußische Regierung in Folge einer Enquête schon früher genau festgestellten Bedarf ausländischer Materialien und der darauf fallenden Zölle sich ohne Schwierigkeit bestimmen läßt, und wodurch erreicht wird, daß der Schiffserbauer für die Zollvertheuerung seines Materialbedarfes vollständig entschädigt wird und gleichzeitig sich inländischer Materialien bedienen kann, wenn letztere ihm mit dieser Vergütung (wie es unfehlbar bald nach Einführung der deutschen Zolleinheit der Fall sein wird) wohlfeiler einstehen, als die ausländischen Beziehungen. Gegenstände der laufenden Ausrüstung, wie Anker, Ankerketten u. dgl., sowie alle Bedürfnisse des Reparaturbaues der Schiffe, können übrigens immerhin aus zollfreien Lagern abgegeben werden, so lange sie das Inland nicht gleich gut und wohlfeil liefert. Was den Schiffsproviant betrifft, so scheint es gar keinem Anstande zu unterliegen, fremde Verzehrungsgegenstände aus zollfreien Lagern an die Schiffe verabfolgen zu lassen, da es nicht in der Absicht liegen kann, die Verzollung auf denjenigen Verbrauch auszudehnen, welcher auf Schiffen in der See stattfindet. Der vierte Punkt der Vorlage enthält den Grundsatz „möglichster Schonung der Handelsbewegung bei Feststellung der Form und Kontrole der Zollerhebung." Diesem Grundsatze kann in seiner allgemeinen Fassung vollkommen beigetreten werden, sobald hinzugefügt wird: „soweit es die ungeschmälerte Durchführung des einheitlichen deutschen Zoll- und Schifffahrtssystems gestattet." Daß der große nazionale Zweck, dem die Zoll- und Schifffahrtsgesetze dienen sollen, — die Rettung und Emporbringung der deutschen Arbeit und des deutschen Wohlstandes, — den hier vorliegenden, wenn auch noch so wichtigen Rücksichten gegenüber nicht geopfert, und daß ebensowenig die Sicherheit der Reichseinkünfte, welche von der folgerichtigen Durchführung jener Gesetze abhängt, gefährdet werden darf, bedarf wohl kaum der Erwähnung. Es ist aber auch eine solche sichere Durchführung des Gesetzes mit einer alle billigen Wünsche befriedigenden Schonung der Handelsbewegung bei Feststellung der Form und Kontrole der Zollerhebung vollkommen vereinbar. Ein namhafter Theil der eingehenden Waaren, namentlich der Rohstoffe, für die Volksarbeit, wird voraussichtlich ohnedies zollfrei sein. Ein anderer ansehnlicher Theil derselben Lebensmittel (Kolonialwaaren) wird im Inlande nicht erzeugt und kann, wie in andern Ländern, den Kaufleuten unter wenig lästiger Kontrole in ihre Privatlager gegeben werden. Außerdem liegt es in der Natur der Sache, daß durch Hafenbassins, mit Lagerräumen in den Seestädten, sowie durch anderweite öffentliche Lagerhäuser im Innern des Landes allen Bedürfnissen des unbesteuerten Zwischenhandels und Transits jede mögliche und wünschenswerthe Freiheit gewährt werden muß. Diese zollfreie Lagerung darf jedoch nicht so weit ausgedehnt werden, daß ganze Städte und Gebiete außerhalb der Zolllinien bleiben, oder einzelne Häfen und Lageranstalten den Zoll- und Schifffahrtsgesetzen sich entziehen können, wie dies auch weder in England, noch in Frankreich, Nordamerika, Holland und Belgien der Fall ist. Eine Ausnahme in diesem Sinne erscheint darum als unzulässig und schädlich, weil

1) die Bewohner solcher Städte oder Gebiete ein Vorrecht besitzen würden, zu den Reichslasten nicht wie andere Reichsbürger beizutragen, was mit der Gleichheit der Pflichten und Rechte unvereinbar erscheint;

2) die betreffende Bevölkerung selbst in eine sehr nachtheilige gewerbliche Lage versetzt würde, indem sie, mit einer Zolllinie umstellt, ihre Gewerbserzeugnisse bei der Einfuhr in's Reich, gleich dem Ausländer, verzollen müßte und dadurch der reichsten seestädtischen Gewerbe, als Zuckerraffinerie, Seifenbereitungen rc., verlustig ginge;

3) die auf solche Weise ausgeschlossenen Plätze als Schmuggelniederlagen für auswärtige Gewerbserzeugnisse dienen können, wie die Erfahrung in Ländern lehrt, wo diese veraltete Einrichtung besteht;

4) die folgerichtige Durchführung der Unterschiedszölle unverträglich mit der Ausschließung ganzer Hafenstädte ist und dadurch neben den allgemeinen Interessen auch die Rhederei und der Eigenhandel dieser Städte selbst den größten Verlust erleidet;

5) die ausgeschlossenen Städte für die inländischen Natur- und Gewerbserzeugnisse des Reichs als große Stapelplätze weit weniger geeignet sind, als wenn sie in der Zolllinie bleiben, da sie im gegentheiligen Falle mit gleichartigen ausländischen Waaren überschwemmt werden, die Erzeugnisse des Reichs aber, einmal in die Hafenstadt eingeführt, nicht wieder zollfrei in den allgemeinen Verkehr zurücktreten können, und dadurch die freie Bewegung des Handels mit denselben in schädlicher Weise gehemmt wird. *)

Schließlich würde nur mit kurzem Worte noch des seitherigen Meßkontirungssystems als einer Einrichtung zu erwähnen sein, welche aus dem Zollvereine in das Reich überzugehen hat, weil sie mit dem Welthandel der deutschen Messen, insbesondere Leipzigs, und sonach mit dem gleichzeitigen Absatze deutscher Gewerbserzeugnisse zur Zeit noch zu enge zusammenhängt, als daß nicht ihre Erhaltung und Verbesserung vorerst jedenfalls räthlich erscheinen müßte, während die spätere Entbehrlichkeit jedenfalls eine Frage der Zukunft bleibt.

Was den fünften Punkt in der ministeriellen Vorlage: „Befreiung der Verkehrs- und Transportmittel Deutschlands von den seitherigen Hemmnissen und Ungeregeltheiten" betrifft, so ist, soweit hier von der Aufhebung der Flußzölle die Rede ist, bereits ein Gesetzentwurf vorgelegt, dessen Annahme nach bevorstehender Berathung wiederholt anempfohlen wird. Im Interesse des gesammten

*) Wir verweisen hier wieder auf das Memorandum von Duckwitz, in dem er die gleiche Meinung (siehe 1—5) entwickelt. D. R.

geistigen und materiellen Verkehrs ist es außerdem aber gewiß nicht minder wünschenswerth, daß die deutschen Postanstalten möglichst bald in eine Reichspost, nach gesunden, volkswirthschaftlich richtigen Grundsätzen, verwandelt werden, und Deutschland die Segnung einer einheitlichen, wohlfeilen und raschen allgemeinen Posteinrichtung erlange, womit dann auch das Eisenbahnwesen (an sich selbst so wichtig) im Zusammenhange steht. Es muß deshalb als eine gebieterische Forderung der Gegenwart erscheinen, der Zentralgewalt den Auftrag zu ertheilen, diese Gegenstände kräftig in die Hand zu nehmen und ihre baldige Regelung im Sinne der deutschen Wohlfahrt und Einheit durch Gesetzentwürfe für die Nazionalversammlung vorzubereiten. Der sechste Punkt des Ministerialvortrags lautet: „Bei Feststellung des Zolltarifs möglichste Berücksichtigung des internazionalen Verkehrs mit Rohprodukten, soweit solches mit den finanziellen Bedürfnissen irgend verträglich erscheint, und Schutzgewährung der deutschen Industrie in dem Maaße, wie es zu ihrem sichern Gedeihen nothwendig und zweckmäßig ist.“ Was die Roherzeugnisse betrifft, so zerfallen dieselben bekanntlich in Urstoffe, welche der Arbeit des Volkes dienen, und in Lebensmittel. Erstere (wie z. B. Baumwolle, Schafwolle, Flachs, Hanf, Farbehölzer 2c.) werden bei direkter Einfuhr aus den Erzeugungsländern unter deutscher Flagge unbedingt frei einzulassen, dagegen aber mit einem Differenzialzoll zu belegen sein bei der Einfuhr aus Zwischenhandelsländern, oder unter dritter Flagge, sowie (bei überseeischen Erzeugnissen dieser Art) bei der Einfuhr zu Lande, da diese Urstoffe unter Anwendung einer solchen Maaßregel die höchste Bedeutung für deutsche Rhederei, deutschen Einfuhrhandel und somit auch für die Ausfuhr deutscher Waaren nach den Erzeugungsländern erlangen werden. Die Grundsätze der Zollbelastung für ausländische Verzehrungsgegenstände werden allerdings, mit Bedauern sei es gesagt, mehr oder weniger nach den finanziellen Bedürfnissen der Reichskassen zu modifiziren sein, und es darf nicht verkannt werden, daß der gegenwärtige Zeitpunkt Erleichterungen hier wenig günstig ist. Auf der andern Seite lehrt die Erfahrung anderer Staaten, daß die Herabsetzung der Steuern auf alle gemeine Bedürfnisse, während sie die Konsumenten erleichtert, in weiterer Entwickelung allmählig auch einen wachsenden Verbrauch herbeiführt, welcher den anfänglichen Finanzausfall ausgleicht, und es wird demnach die Aufgabe der künftigen Zollgesetzgebung sein, beide Erfordernisse mit Umsicht in Erwägung zu ziehen. Unter allen Umständen erscheint es als eine Nothwendigkeit, bei der Regulirung des neuen Tarifes nicht, wie seither geschehen, vorzugsweise auf diese Gegenstände des gemeinen Verbrauches die höchste Steuer nach dem Werthe zu legen, vielmehr die Verzehrungsgegenstände des Luxus und Reichthums, welche häufig mit kaum nennenswerthen Abgaben belegt sind, unter die höchsten Zollsätze zu bringen. — Was endlich den Zollschutz für den deutschen Gewerbfleiß betrifft, so spricht die Thatsache der nach Arbeit ihre Hände ausstreckenden zahllosen Deutschen jedes Alters und Geschlechtes, in allen Gauen des Vaterlandes, wie sie in Hunderten von Petizionen aus allen Kreisen der Bevölkerung der hohen Versammlung seit Monaten vorliegt, es spricht der ganze staatliche und gesellschaftliche Zustand Deutschlands zu beredt und mächtig, als das diesem tausendstimmigen Verlangen um entsprechenden Schutz der deutschen Arbeit noch irgend ein Wort beizufügen wäre. — Auf den Grund vorstehender Erörterungen würden demnach folgende erläuternde Grundsätze als maaßgebend für die Einleitung der kommerziellen Einheit Deutschlands zu betrachten sein:

ad I. und II. a) Dem zu entwerfenden Zolltarife ist ein System von Unterschiedszöllen zu Gunsten der direkten Einfuhr überseeischer Waaren aus den Erzeugungsländern, oder den Ländern, in deren Häfen diese Waaren allein zur Ausfuhr verschifft werden können oder verschifft zu werden pflegen, unter deutscher Flagge zu Grunde zu legen.

b) Die deutsche Schifffahrt ist außerdem durch einen allgemeinen Vorzug in den Schifffahrtsabgaben (Hafengeldern u. s. w.) vor der fremden in den deutschen Häfen zu begünstigen.

c) Die Schifffahrt zwischen deutschen Häfen ist für Küstenfahrt zu erklären und der deutschen Flagge ausschließlich vorzubehalten.

d) Bei dem Abschlusse von Gegenseitigkeitsverträgen ist die Bevorzugung des direkten Bezuges überseeischer, insbesondere tropischer Erzeugnisse, unter deutscher Flagge in den Zollabgaben nur der direkten Einfuhr unter der Flagge des Erzeugungslandes oder der Länder, in welchen diese Waaren allein zur Ausfuhr verschifft werden können oder gewöhnlich verschifft zu werden pflegen, zuzugestehen.

e) Im Uebrigen sind die Gegenseitigkeitsverträge auf Gleichstellung der fremden Flaggen mit der deutschen in den Schifffahrtsabgaben, welche letztere zu entrichten hat, zu beschränken.

ad III. a) Die Blüte und Wohlfahrt des Schiffbaues ist, ohne auf irgend welche Weise die Zollsätze auf Schiffsbaumateriale zu verletzen, durch eine gesetzliche Bestimmung zu sichern, nach welcher Zollvergütungen in Normalsätzen nach der Tonnenzahl der erbauten Schiffe an die Erbauer derselben aus der Reichszollkasse gezahlt werden, um die mögliche Vertheuerung des Schiffsbaues durch die Eingangszölle auszugleichen, und ohne das der Nachweis einer Verzollung von dem Erbauer gefordert wird. Auch sind die Rohstoffe zu Schiffsausbesserungen auf eine oder die andere Weise zollfrei abzugeben oder der Eingangszoll dafür zurückzuvergüten.

b) Ausländische Verzehrungsgegenstände sind aus Freilagern auf die in See gehenden Schiffe für deren Verproviantirung zollfrei abzugeben. Gleiches kann für Gegenstände der laufenden Ausrüstung stattfinden.

ad IV. a) In dem zu entwerfenden Zollgesetze ist auf die Erleichterung des Zwischenhandels und der Durchfuhr durch zollfreie öffentliche und Privatlagerung in den Hafenstädten wie im Innern des Reiches unter Controle der Zoll- und Schifffahrtsbehörden die nöthige Rücksicht zu nehmen, mit Festhaltung des Grundsatzes, daß die sichere und vollständige Durchführung der Zoll- und Schifffahrtsgesetze des Reiches dadurch nicht beeinträchtiget wird.

b) Die zeitige Beibehaltung des Meßkontirungssystems und die Sicherung desselben gegen Misbrauch ist bei der Entfernung des Zollgesetzes in reife Erwägung zu ziehen.

ad V. Unter Vorbehalt demnächstiger Berathung über den vorliegenden Gesetzentwurf, die Aufhebung der Flußzölle betreffend, ist die anderweite Befreiung der Verkehrs- und Transportmittel in Deutschland von den seitherigen Hemmnissen und Ungeregeltheiten, insbesondere aber die Gründung der Posteinheit in den Händen des Reiches als eine Nothwendigkeit zu betrachten.

ad VI. Bei der Entwerfung des Zolltarifs soll:

a) die Einfuhr von Rohstoffen für die inländische Verarbeitung soweit freigegeben werden, als es unter Einhaltung des Grundsatzes der Beförderung direkter Zufuhren aus den Erzeugungsländern irgend möglich ist;

b) bei Besteuerung der ausländischen Lebensmittel, gleichfalls unter Einhaltung des vorgedachten Grundsatzes, auf eine vorzugsweise höhere Verzollung der Luxusbedürfnisse und auf eine Bestimmung der Zollsätze Rücksicht genommen werden, die das Interesse des Verbrauches möglichst mit den finanziellen Ansprüchen der Reichskasse in Einklang bringt;

c) die Zollbelegung fremder Gewerbserzeugnisse in solchem Maaße stattfinden, wie es zum sichern Gedeihen des deutschen Gewerbfleißes nothwendig und zweckmäßig erscheint.

Mit den Vorschlägen, welche die Mehrheit des Ausschusses in Betreff der weiter formellen und geschäftlichen Behandlung dieser Angelegenheit der Reichsversammlung vorgelegt hat, erklären sich die Unterzeichneten unter Voraussetzung der Annahme des von ihnen eingebrachten Gesetzentwurfs vollkommen einverstanden.

Frankfurt a. M., den 22. November 1848.

Degenkolb. v. Dieskau. Eisenstuck. Hildebrand.
Hollandt. Makowiczka. Moritz Mohl. Müller.
v. Reden. Schwarzenberg.

(Fortsetzung folgt.)

---

† Referat über Zölle, Handelsverträge und Handelskonsulate.

Von Herrmann Scharf.

III.

Differenzialzölle.

Hat Referent bis jetzt die Wege angegeben, die, nach seinem Dafürhalten, einzuschlagen sein würden, um unsere Industrie zu

heben und zu kräftigen, so bleibt ihm nun noch übrig, die Mittel zu bezeichnen, welche anzuwenden sein dürften, um unseren Verkehr nach Außen zu beleben, damit wir auf eine leichte Weise die nöthigen überseeischen Produkte uns verschaffen, dagegen wieder die Erzeugnisse unserer Industrie vortheilhaft nach jenen Ländern verwerthen können. Hierzu bedürfen wir einer möglichst freien, starken eigenen Schifffahrt.

Schon die direkten, also unmittelbaren Vortheile, die einem Lande erwachsen, das eine eigne Rhederei hat, sind von sehr hoher Bedeutung. Duckwitz sagt hierüber in einer seiner neuesten Schriften Folgendes:

„Zunächst ist es die Schifffahrt selbst, welche einer großen Anzahl Menschen bei der Erbauung der Schiffe und bei Anfertigung der Inventarstücke, Segel, Tauwerk rc., beschäftigt und ein großes Kapital für Bauholz und Material einem Lande zuführt. Eine Flotte von 500 großen Seeschiffen für die transatlantische Fahrt begleicht ein Kapital von zk. 10 Millionen Thaler und darüber und die ungleich größere Zahl der für kürzere Reisen, wie für die Küstenschifffahrt, sich eignenden Schiffe, dürfte man für ein Land wie Deutschland noch bedeutend höher anschlagen. Erwägt man aber, daß die Schiffe bei einem wohlorganisirten Handel stets ihre komplette Ausrüstung in dem Heimathshafen erhalten und daß für eine Fahrt nach Nordamerika eines 120 Lasten haltenden Schiffes die Ausrüstungs- und Verproviantirungskosten 1000 bis 1200 Thaler betragen (bei größeren Reisen das Doppelte, selbst Dreifache), auch etwa drei solcher Reisen im Jahre gemacht werden können, so würde die Ausrüstung von 500 beschäftigten Schiffen jährlich einem Lande zk. 1½ Million Thaler allein an Ausrüstungsgegenständen einbringen und die Schiffe der kürzeren Fahrten vielleicht ein noch Mehreres. Außerdem ist die Gage der Schiffsmannschaft als ein nicht minder erheblicher Gewinn zu betrachten, so wie auch die unvermeidlichen jährlichen Reparaturen, desgleichen die im Lande bleibenden Assekuranz-Prämien in Anschlag zu bringen sind. Würde daher der deutsche Seehandel, ähnlich dem englischen und nordamerikanischen vorherrschend mit deutschen Schiffen betrieben, wohin eine gesunde Handelspolitik es leicht bringen könnte, da an der ganzen deutschen Küste die Elemente hierzu vollkommen vorhanden sind, so würde die Schifffahrt an und für sich zunächst den deutschen Küstenstaaten bis auf mehr denn 20 Meilen landeinwärts einen Gewinn von 8 und 10 Millionen Thaler jährlich liefern. Der Vortheil würde sich aber keineswegs auf diese beschränken, denn Abzug und Preissteigerung der Lebensbedürfnisse in jener muß ein Nachrücken der Produkte der entfernteren Gegend zur natürlichen Folge haben; auch schafft der steigende Wohlstand der Küstenländer zahlfähige Abnehmer den vorherrschend mehr landeinwärts wohnenden Fabrikanten.“

Von viel größerer Bedeutung als die direkten Vortheile, ist der mittelbare Nutzen, der einem Lande aus einer eigenen Schifffahrt entspringt. Hauptsächlich ist es die Industrie, deren Aufschwung eng mit derselben verbunden ist, denn ihr eignes Gedeihen macht es nothwendig, immer neue Absatzquellen zu verschaffen, und viel deutsche Erzeugnisse würden heute noch nicht ihren Weg nach überseeischen Ländern gefunden haben, wenn nicht deutsche Schiffe sie da eingeführt hatten.

Eine Vermehrung der eigenen Schiffe würde demnach nothwendig eine Erweiterung des Handels mit einheimischen Erzeugnissen zur Folge haben, ein Grund, der allein schon hinreichend ist, um Alles daran zu setzen, um unsre Schifffahrt ganz in eigne Hand zu nehmen.

Um dieses zu ermöglichen, bedarf es nicht, wie bei der Industrie, eines Schutzes, einen solchen verschmäht eine Handelsmarine, die schon jetzt 6800 Schiffe mit 89,600 Tonnen zählt und die nur von England und Amerika noch überflügelt wird, wol aber bedarf sie der Freiheit, wol kann sie gleiches Recht in Anspruch nehmen.

Die deutsche Schifffahrt war bis jetzt die freieste der Welt, sie räumte den Flaggen aller Nazionen gleiche Rechte mit ihren eigenen Schiffen ein.

Und wie ist diese Liberalität erwidert worden?

Die verschiedenen Navigazionsakten mögen Antwort geben auf diese Frage.

England läßt die hauptsächlichsten Produkte Europas zum Konsumo in England nur in englischen Schiffen oder in Schiffen des Landes zu, welches diese Produkte erzeugt oder exportirt.

Außereuropäische Produkte von Europa eingeführt, sind zum Konsumo in England nicht zulässig. Außereuropäische Produkte in nicht englischen Schiffen in England eingeführt, sind nur zulässig, wenn sie in Schiffen desjenigen Landes eingeführt werden, welches sie produzirt oder exportirt.

Der Küstenhandel Englands, so wie der Handel von England nach seinen Kolonien und zwischen denselben, ist nur englischen Schiffen gestattet.

Mit Ausnahme der Schiffe des Landes, welches die Waaren produzirt oder exportirt, ist nur englischen Schiffen die Waareneinfuhr in englischen Kolonien erlaubt.

Die Niederlanden erheben von den Schiffen der deutschen Staaten, welche Reziprozität üben, kein höheres Tonnengeld, als von den eigenen, lassen aber allen Importen mit nazionalen Flaggen einen Rabatt von 10 und mehr Prozenten genießen. Ferner unterliegen bei der Schifffahrt nach den niederländischen Kolonien alle fremden Schiffe einem höhern Aus- und Eingangszoll, als die nazionale Flagge in direkter Fahrt zwischen den Kolonien mit dem Mutterlande.

Die Gesetzgebung Belgiens stellt zwar, hinsichtlich der Schifffahrtsabgaben, die meisten deutschen Schiffe den nazionalen gleich, macht aber im Waarenzoll drei- und vierfache Differenzen zu Gunsten der belgischen Flagge, zu Gunsten der direkten Einfuhr, und zu Gunsten der Einfuhr aus außereuropäischen Häfen.

Frankreich befolgt in seinem Zollwesen das belgische System der dreifachen Verschiedenheit im Waarenzolle, und erhebt außerdem noch von deutschen Schiffen ein hohes Tonnengeld, wovon die französischen Schiffe ganz, einige andere Flaggen wenigstens theilweise frei sind.

In den spanischen Häfen ist zwar die Verschiedenheit in den Schiffsabgaben nur unbedeutend, dagegen aber die Differenz in den Waarenzöllen, zu Gunsten der eigenen Flagge, so groß, daß fremde Schiffe, darunter auch die deutschen, so gut wie ausgeschlossen sind.

Die Navigazionsakte Portugals stellt fremde Schiffe den nazionalen nur gleich, wenn sie Erzeugnisse ihres eigenen Landes einführen, und belegen Waaren eines fremden Landes, importirt in Schiffen eines andern Landes (z. B. sächsische Waaren in Hamburger Schiffen), mit einem Aufschlagzolle von 20 Prozent.

Neapel gewährt den direkten Importen unter eigner Flagge, und unter der Flagge gewisser begünstigter Nazionen, welche ihre eigenen Erzeugnisse unter ihrer Flagge einführen, einen Zollrabatt von 10 Prozent, eine Begünstigung, an welcher deutsche Schiffe, mit Ausnahme der östreichischen, preußischen und holsteinischen bis jetzt noch keinen Antheil nehmen.

In Toskana bezahlen deutsche Schiffe doppelt so viel Ankergeld und Ausgangszoll als toskanische Schiffe, und die Flaggen einiger andern begünstigten Nazionen.

Schweden und Norwegen behandeln zwar die deutschen Schiffe mit den ihrigen gleich, begünstigen aber die direkte Einfuhr aus den meisten außereuropäischen Erzeugungsländern, nach Maaßgabe ihrer Entfernung mit einem Zollerlaß von 15, 20 und 33⅓ Prozent.

Welches sind nun die Nachtheile, die der deutschen Schifffahrt, mithin auch dem deutschen Handel und der deutschen Industrie, aus den feindseligen Maaßregeln erwachsen, die von fast allen Ländern der Welt gegen die deutsche Flagge ergriffen werden?

Engländer können zu jeder Zeit Ladungen in englischen Schiffen nach transatlantischen Häfen bringen, sie dort gegen Produkte umtauschen und mit ihren Schiffen nach Häfen transportiren, von wo aus sie dieselben nach Deutschland verkaufen und dann mit den leeren Schiffen nach Hause segeln können. Man bedient sich hierzu gewöhnlich des Antwerpner Hafens, empfängt also deutsches Geld für Kolonialwaaren, die gegen englische Fabrikate an den Erzeugungsländern eingetauscht sind und beraubt uns so des Mittels, diese Produkte gegen deutsche Erzeugnisse umzusetzen.

Ferner in allen Fällen, wo englische Märkte besser mit Kolonialprodukten versehen sind als deutsche Märkte, kauft Deutschland

für sein Geld von England, während, im umgekehrten Falle, die Navigazionsakte Englands es verbietet, daß England von Deutschland kaufen kann.

Deutschland ist dadurch nicht nur gezwungen sich mit seinen Beziehungen von überseeischen Ländern auf den Konsumo in Deutschland zu beschränken, nein, es bleibt ihm nicht einmal dieser, weil englische und holländische Konkurrenz, wegen ihrer Nähe, einen großen Theil des innern Bedarfs Deutschlands durch ihre Konsignationen schneller decken können, und was hier dem deutschen Handel abgeht, gewinnen England und Holland, die dadurch, daß sie auf den innern Markt allein nicht beschränkt sind, ihre Unternehmungen auch nach weit größerem Maaßstabe einrichten können. Diese Selbstständigkeit, diese größere Aussicht auf einen günstigen Erfolg gibt auch der englischen Spekulazion jene Sicherheit, die den Deutschen, welche in ihrer Kalkulazion nicht allein den Stand ihres Marktes, sondern auch noch die Verhältnisse der fremden Märkte berücksichtigen müssen, abgehn, und für die deutsche Schifffahrt nachtheilig werden muß. Und gelingt es ja dem deutschen Kaufmann sich für den Absatz heimischer Erzeugnisse einen Markt zu erobern, gleich treten Zollverfügungen hemmend in den Weg, wie dies noch vor wenigen Jahren den hanseatischen Kaufleuten erging, die deutsche Manufakte über Bombay nach Ostindien absetzten, denen dieser Handel aber durch die ostindische Kompagnie, indem sie Erhöhung der Zölle auf nicht englische Erzeugnisse eintreten ließ, wieder abgeschnitten wurde.

(Schluß des III. Artikels folgt.)

Ueber Vertretung der Industrie in der preußischen Nazionalversammlung.

Herr Trebsdorf in Mühlhausen (Thüringen), ein sehr bekannter verdienter Industrieller, hat sich zur Wahl gestellt mit einer Ansprache, der wir nachstehende maaßgebende Bemerkungen entnehmen.

— — Es ist von der Mehrzahl des Volkes nicht unbemerkt geblieben, wie die am 5. Dezember (1848) aufgelöste Nazionalversammlung sich vorzugsweise nur mit der politischen Neugestaltung des Staats befaßt, und dabei das, was uns Brod schafft und sichert, häufig übersehen hat. Diese Wahrnehmung bringt uns zum Schlusse, daß die Politik zu stark und die materiellen Interessen des Volkes in dieser Versammlung zu schwach vertreten gewesen sind. Für das materielle Wohl haben wir daher bisher auch noch wenig Segen aus der glorreichen Revoluzion gehabt; gegentheils es ist durch die wankende Sicherheit und Ordnung auch das Vertrauen nach allen Richtungen hin wankend geworden; Handel und Gewerbe sind gelähmt, die Konsumzion beschränkt sich auf das Nothwendigste, und wir treten einer weiteren allgemeinen Verarmung sicher entgegen, wenn nicht die Gewerbe und Handel lähmenden Kalamitäten in ihren Ursachen gehoben werden.

Diesem Gegenstand wünsche ich daher in der nächsten Nazionalversammlung eine ausgedehntere Vertretung und darauf hin erfolgt meine Bewerbung, dieselbe auf meine vielseitige Beschäftigung mit dieser Frage, als Fabrikant, Kaufmann und Administrazionsbeamter stützend.

Nicht von einer Maaßnahme, sondern nur von einer ganzen Summe ineinandergreifender und sich stützender Maaßnahmen, dürfen wir Hülfe hierin erwarten, wie ich nicht nur in meinen im Mai 1848 gedruckten, vielen Behörden und Privaten vorliegenden Zeitfragen angedeutet, sondern wie ich auch schon seit Jahrzehnten bezügliche Anträge zur Hebung der Industrie und somit des Volkswohlstandes den Zentral-Behörden untergebreitet habe.

Es würde die Grenzen dieses Programms überschreiten, wenn ich die von mir empfohlenen Maaßnahmen hier spezieller, als durch

Belebung und Erweiterung des auswärtigen Handels;
Geschlossenheit (?) der Industrie und Einführung eines Schutzes gegen innere Aufreibungen;
Erleichterung des Lebens der Arbeiter und Sorge für eine rege Fortbildung in der gesammten Industrie und Erschließung neuer Erwerbsquellen

andeuten wollte, damit das große Misverhältniß, welches zwischen arbeitenden Magen und arbeitslosen Händen besteht, täglich mehr schwinde.

Es hat zu keiner Zeit, und auch der vormärzlichen Verwaltung nicht an gutem Willen gefehlt, diese längst anerkannten Misstände zu beheben; allein es fehlte unseren nur schulmäßig zugezogenen Kammeralisten an Einsicht und Kraft, und damit meinen Bestrebungen an Unterstützung, wie ich während meiner 7jährigen Amtirung als Arbeits- und Fabriken-Inspektor; meiner 2jährigen als Gewerbe-Kommissarius, und meiner fast 4jährigen als Seehandlungs-Disponent an der Baumwollen-Maschinen-Spinnerei und Weberei zu Eisersdorf genugsam erfahren habe.

Und noch nicht ist's anders auf diesem praktischen Gebiete geworden! denn noch floriren dort die Verwaltungsgrundsätze jener hohlen kammeralistischen Theorie, welche sich ihre Verwirklichung zum Zwecke gesetzt hat, während dieselbe nur Mittel sein darf; noch ist jeder Regierungs-Assessor ein geborener Gewerbe-Departementsrath, denn er hat durch die Absolvirung seiner kammeralistischen Examinas die Reife zu beschließen und zu verfügen erlangt.

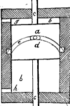
Noch wird nach dem Buche verwaltet, wie manche Frauen nur nach dem Buche kochen können; noch ist man noch nicht zu der Erkenntniß gelangt, daß wir nur die Wissenschaft aus dem Buche, die Sache aber aus dem Leben nehmen müssen, wie es ein rivalisirendes Nachbarvolk thut, dem wir nicht aus Mangel an Wissenschaft, sondern nur aus Mangel praktischer Anwendung der Wissenschaft nachhinken, ja so lange nachhinken werden, als wir das was das Leben lehrt, dem was das Buch gelehrt hat unterstellen.

Kammeralisten, welche Staatswirthschaft mit dem Verstande des Kaufmanns studiret haben, thun uns daher in der Verwaltung noth, aber keine andere Einseitigkeit wie man im einzelnen beliebt hat, wodurch wir an Personen gelangten, welche den allgemeinen Standpunkt der Verwaltung nicht zu finden wußten. Es gilt also der Bekämpfung eines unpraktischen Systems, welches noch in unserer Verwaltung lebt. Manchen harten Strauß habe ich bis zum Jahre 1847 schon mit den hohen und höchsten Behörden bestanden, und freiwillig bin ich nach 13jähriger Dienstzeit ohne Pension und ohne ein anderes Vermögen als eine reiche Erfahrung aus dem Beamtenstande geschieden, mich der Handlung wieder zuwendend, weil ich in der Behörde meine Thatkraft gelähmt sah.

Ich darf bis in die neuesten Zeiten kühn auf die Erfolge hinweisen, welche ich als Vorstand großer Etablissements erstrebt, was auch mehrfach anerkannt worden ist u. s. w.

Technische Musterung.

Eine zugleich rotirende und sich schwingende Dampfmaschine. Die beigefügte Skizze versinnlicht die Anordnung einer Dampfmaschine, welche zugleich rotirt und schwingt.



a ist der Kolben fest an der Kolbenstange, welcher zu jedem Ende des Zylinders cc heraussteht. Der Kolben führt einen quer laufenden Zapfen d, der in einer schrägen queren Fuge e arbeitet, die rund herum ins Innere des Zylinders geschnitten ist, von welcher Fuge man aber nur in der Skizze die Hälfte in punktirten Linien sieht. Die Dampfwege sind bei g und h. Der Dampfweg g ist in der Zeichnung offen gedacht, und der Dampf drückt daher auf die obere Seite des Kolbens, der somit eine doppelte Bewegung hat, weil, wenn er niedergeht, der Zapfen d genöthigt wird eine halbe Drehung während des Niederganges zu vollenden. Beim Aufgange macht der Kolben eine zweite halbkreis Bewegung, und somit ist die ganze Dreh-Bewegung vollendet. Die Kolbenstange macht begreiflicher Weise dieselbe Bewegung mit.

Verlag von Robert Bamberg. Leipzig und Chemnitz. Druck von Oskar Leiner in Leipzig.